Deutscher Bundestag **Drucksache 16/3863**
16. Wahlperiode 13. 12. 2006

Änderungsantrag

der Abgeordneten Lutz Heilmann, Eva Bulling-Schröter, Hans-Kurt Hill, Dorothee Menzner und der Fraktion DIE LINKE.

zu der zweiten Beratung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung – Drucksachen 16/508, 16/3813 –

Entwurf eines Gesetzes zur Verbesserung des Schutzes vor Fluglärm in der Umgebung von Flugplätzen

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Artikel 1 wird wie folgt geändert:

   a) Nummer 3 wird wie folgt geändert:

      aa) § 2 wird wie folgt geändert:

         aaa) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Der Lärmschutzbereich eines Flugplatzes wird nach dem Maße der Lärmbelastung in zwei Schutzzonen für den Tag und eine Schutzzone für die Nacht gegliedert. Schutzzonen sind jeweils diejenigen Gebiete, in denen der durch Fluglärm hervorgerufene Pegelwert L_{den} und L_{night} sowie bei der Nacht-Schutzzone auch der fluglärmbedingte Maximalpegel L_{Amax} die nachfolgend genannten Werte übersteigt, wobei die Häufigkeit aus dem Mittelwert über die verkehrsreichsten sechs Monate des Prognosejahres bestimmt wird (Anlage zu § 3):

1. Für neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile und militärische Flugplätze im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 1 bis 4:

   Tag-Schutzzone 1: L_{den} = 55 dB(A),

   Tag-Schutzzone 2: L_{den} = 50 dB(A),

   Nacht-Schutzzone: L_{night} = 45 dB(A), L_{Amax} = 6 mal 53 dB(A),

2. Für bestehende zivile und militärische Flugplätze im Sinne des § 4 Abs. 1 Nr. 1 bis 4:

   Tag-Schutzzone 1: L_{den} = 60 dB(A),

   Tag-Schutzzone 2: L_{den} = 55 dB(A),

   Nacht-Schutzzone: L_{night} = 45 dB(A), L_{Amax} = 6 mal 53 dB(A).

Neue oder wesentlich baulich erweiterte Flugplätze im Sinne dieser Vorschrift sind Flugplätze, für die ab dem [einsetzen: Datum des Tages, der auf die Verkündigung dieses Gesetzes folgt] eine Genehmigung, eine Planfeststellung oder eine Plangeneh-

migung nach den §§ 6 oder 8 des Luftverkehrsgesetzes für ihre Anlegung, den Bau einer neuen Start- oder Landebahn oder eine sonstige bauliche Erweiterung erteilt wird. Die sonstige bauliche Erweiterung ist wesentlich, wenn sie zu einer Erhöhung des Pegelwertes L_{den} an der Grenze der Tag-Schutzzone 1 oder des Pegelwertes L_{night} an der Grenze der Nacht-Schutzzone um mindestens 2 dB(A) führt. Bestehende Flugplätze im Sinne dieser Vorschrift sind Flugplätze, bei denen die Voraussetzungen der Sätze 3 und 4 nicht erfüllt sind.“

bbb) Absatz 3 wird wie folgt gefasst:

„(3) Die Bundesregierung wird spätestens im Jahre [einsetzen: Jahresangabe des 5. Jahres, das auf die Verkündigung dieses Gesetzes folgt] und spätestens nach Ablauf von jeweils weiteren 5 Jahren die in Absatz 2 genannten Werte unter Berücksichtigung des Standes der Lärmwirkungsforschung überprüfen, darüber dem Deutschen Bundestag Bericht erstatten und bei neuen Erkenntnissen einen Gesetzentwurf zur Änderung der in Absatz 2 genannten Grenzwerte vorlegen.“

b) Nummer 4 Buchstabe a wird wie folgt geändert:

aa) § 3 Abs. 1 (neu) wird wie folgt geändert:

aaa) In Satz 1 wird die Angabe „(1) Der äquivalente Dauerschallpegel $L_{Aeq\ Tag}$ für die Tag-Schutzzonen 1 und 2 sowie der äquivalente Dauerschallpegel $L_{Aeq\ Nacht}$ und“ durch die Angabe „(1) Die Pegelwerte L_{den} und L_{night} sowie“ ersetzt.

bbb) Nach Satz 1 werden die folgenden Sätze 2 und 3 angefügt:

„Hierbei wird die Fluglärmbelastung für die verschiedenen Betriebsrichtungen durch Berechnung bestimmt; maßgeblich ist der höhere Wert. Unberücksichtigt bleiben Betriebssituationen, die in weniger als 5 Prozent der Betriebszeit auftreten.“

c) Nummer 5 Buchstabe b wird wie folgt geändert:

In § 4 Abs. 5 werden die Sätze 2 bis 4 wie folgt gefasst:

„Eine Veränderung der Lärmbelastung ist insbesondere dann als wesentlich anzusehen, wenn sich die Höhe des Pegelwertes L_{den} an der Grenze der Tag-Schutzzone 1 oder des Pegelwertes L_{night} an der Grenze der Nacht-Schutzzone um mindestens 2 dB(A) ändert. Die Neufestsetzung ist für einen neuen oder wesentlich baulich erweiterten Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 auf der Grundlage der dort angegebenen Werte vorzunehmen. Die Neufestsetzung ist für einen bestehenden Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 auf der Grundlage der dort angegebenen Werte vorzunehmen, solange kein Fall des Absatzes 4 Satz 2 vorliegt.“

d) Nummer 10 wird wie folgt geändert:

aa) Buchstabe c wird wie folgt geändert:

In Absatz 1 werden die Sätze 2 bis 4 (alt) durch die folgenden Sätze ergänzt:

„Soweit für einen bestehenden Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 2 der durch Fluglärm hervorgerufene äquivalente Dauerschallpegel den Wert von 65 dB(A) übersteigt, entsteht Anspruch mit der Festsetzung des Lärmschutzbereiches. Soweit er den Wert von 60 dB(A) übersteigt und den Wert 65 dB(A) nicht übersteigt, entsteht der Anspruch mit Beginn des dritten Jahres nach der Festsetzung des Lärmschutzbereiches.“

bb) Buchstabe d wird wie folgt geändert:

aaa) In Absatz 2 (neu) werden in Satz 1 die Worte „bei einem zivilen Flugplatz im Sinne des § 2 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 und 2“ gestrichen, in Satz 2 die Angabe „60 dB(A)“ durch die Angabe „50 dB(A)“ ersetzt, in Satz 3 die Angabe „59 dB(A)“ durch die Angabe „45 dB(A)“, die Angabe „60 dB(A)“ durch die Angabe „50 dB(A)“ und die Wörter „mit Beginn des fünften Jahres“ durch die Wörter „mit Beginn des dritten Jahres“ ersetzt und die Sätze 4 und 6 (neu) gestrichen.

bbb) In Absatz 5 (neu) werden in Satz 2 die Angabe „65 dB(A)“ durch die Angabe „60 dB(A)“ ersetzt, in Satz 3 die Angabe „64 dB(A)“ durch die Angabe „55 dB(A)“, die Angabe „65 dB(A)“ durch die Angabe „60 dB(A)“ und die Wörter „mit Beginn des fünften Jahres“ durch die Wörter „mit Beginn des dritten Jahres“ ersetzt und die Sätze 4 und 5 gestrichen.

e) Nummer 14 wird wie folgt gefasst:

„Anlage zu § 3

Die Pegelwerte für die Tag-Schutzzonen 1 und 2 werden nach Gleichung (1) und für die Nacht-Schutzzone nach Gleichung (2) ermittelt:

$$(1) \qquad L_{den} = 10 \lg \frac{1}{24} \left(12 * 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 * 10^{\frac{L_{evening} + 5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_{night} + 10}{10}} \right)$$

$$L_{day} = 10 \lg \left[\frac{1}{T} \sum_{i=1}^{n} t_{10,i} \cdot 10^{0,1\,LAMax,i} \right]$$

$$L_{evening} = 10 \lg \left[\frac{3}{T} \sum_{i=1}^{n} t_{10,i} \cdot 10^{0,1\,LAMax,i} \right]$$

$$(2) \qquad L_{night} = 10 \lg \left[\frac{1,5}{T} \sum_{i=1}^{n} t_{10,i} \cdot 10^{0,1\,LAMax,i} \right]$$

mit

lg – Logarithmus zur Basis 10

T – Beurteilungszeit T in s;
die Beurteilungszeit umfasst die sechs verkehrsreichsten Monate (180 Tage) des Prognosejahres

$\sum_{i=1}^{n}$ – Summe über alle Flugbewegungen in den Teilzeiten Tag (day) (6.00 bis 18.00 Uhr), Abend (evening) (18.00 bis 22.00 Uhr) bzw. Nacht (night) (22.00 bis 6.00 Uhr) während der Beurteilungszeit T

i – laufender Index des einzelnen Fluglärmereignisses

$t_{10,i}$ – Dauer des Geräusches des i-ten Fluglärmereignisses am Immissionsort in s (Zeitdauer des Fluglärmereignisses, während der der Schallpegel höchstens 10 dB(A) unter dem höchsten Schallpegel liegt (10 dB-down-time))

LAmax,i – Maximalwert des Schalldruckpegels des i-ten Fluglärmereignisses am Immissionsort in dB(A), ermittelt aus der Geräuschemission des Luftfahrzeuges unter Berücksichtigung des Abstandes zur Flugbahn und der Schallausbreitungsverhältnisse

Zusätzlich wird auf der Grundlage der nach § 3 Abs. 2 erlassenen Rechtsverordnung für die Nachtzeit (22 bis 6 Uhr) die Kontur gleicher Pegelhäufigkeit für das Häufigkeits-Maximalpegelkriterium unter Berücksichtigung eines Pegelunterschiedes zwischen außen und innen von 15 dB(A) ermittelt. Die Nacht-Schutzzone bestimmt sich als Umhüllende dieser Kontur und der Kontur gleichen äquivalenten Dauerschallpegels während der Beurteilungszeit T nachts.“

2. Artikel 2 wird wie folgt geändert:

   a) Nummer 1 § 8 Abs. 1 wird wie folgt geändert:

      aa) Nach Satz 3 (neu) wird folgender Satz 4 eingefügt:

      „Bei Überschreitung der jeweils anwendbaren Werte des § 2 Abs. 2 des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm sind Maßnahmen festzulegen, die zur Minderung des entstehenden Fluglärms, insbesondere des nächtlichen Fluglärms, führen.“

      bb) Satz 4 (neu) wird zu Satz 5 und wie folgt gefasst:

      „Die Sätze 3 und 4 sind auf Genehmigungen nach § 6 entsprechend anzuwenden.“

Berlin, den 12. Dezember 2006

Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und Fraktion

Begründung

Zu Nummer 1

Zu Buchstabe a

Zu Doppelbuchstabe aa

Es gibt keinen wissenschaftlichen Beleg dafür, dass militärischer Fluglärm weniger gravierende gesundheitliche Auswirkung auf die Anwohner von Flugplätzen hat als ziviler Fluglärm. Die im Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgesehene Bevorzugung militärischer Flugplätze durch Grenzwerte und die Nicht-Erstattung für Belüftungseinrichtungen ist somit weder sachgerecht noch im Interesse des Schutzes der Anwohner vor Fluglärm. Für die Anwohner macht es keinen Unterschied, ob sie beispielsweise wegen militärischen oder zivilen Fluglärms nicht schlafen können.

Die im Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgeschlagenen Grenzwerte sind allesamt deutlich zu hoch angesetzt und entsprechen nicht aktuellen Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung. In der Lärmwirkungsforschung ist es entgegen der Aussagen in der so genannten Synopse von Greifahn, Jansen et al. anerkannt, dass oberhalb eines Mittelungspegels von 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts die Grenze zur erheblichen Belästigung überschritten wird, da mehr als 25 Prozent der Betroffenen sich stark belästigt fühlen (Ortscheid, J., Wende, H. [Umweltbundesamt, Hrsg.] = Fluglärmwirkungen, Berlin, 2001). Auch der Sachverständigenrat für Umweltfragen (Umweltgutachten 2002 – Für eine neue Vorreiterrolle, Berlin 2002) legt die Grenze der zumutbaren Belastung bei diesen Werten fest und die Weltgesundheitsorganisation WHO spricht sich dafür aus, dass mittelfristig oberhalb dieser Werte keine Belastungen auftreten sollten. Zudem würden sich bei Inkrafttreten des Gesetzentwurfs der Bundesregierung an den meisten Flugplätzen die Lärmschutzzonen nicht oder nur unwesentlich vergrößern. So würde nach Aussage des Sachverständigen

Jühe in der Anhörung des Umweltausschusses vom 8. Mai 2006 die am stärksten von Fluglärm betroffene Kommune Deutschlands, die Stadt Raunheim, wegen der gewählten Grenzwerte und der vorgeschlagenen Grenzwerte nicht in der Lärmschutzzone 1 liegen (s. Protokoll 16/11, S. 4 f.).

Anspruchsvollere Grenzwerte im Fluglärmschutzgesetz haben keine direkten Auswirkungen auf den Flugverkehr, da sie lediglich berechtigte Entschädigungs- und Erstattungsansprüche für betroffene Anwohner und Bauverbote nach sich ziehen.

Eine Differenzierung zwischen bestehenden Flugplätzen einerseits, sowie neuen und wesentlich baulich zu erweiternden Flugplätzen ist grundsätzlich sinnvoll, da bei letzteren von vornherein die höheren Anforderungen des Lärmschutzes besser berücksichtigt werden können.

Das BVerwG hat in seinem Urteil vom 26. Mai 2006 zu vier Musterklagen zum Ausbau des Flughafens Berlin-Brandenburg-International (BBI) wegen der besonders schutzbedürftigen nächtlichen Kernzeit von 0:00 bis 5:00 Uhr in dieser Zeit ein Nachtflugverbot angeordnet. Um dieser somit höchstrichterlich anerkannten, besonderen Bedeutung der Nachtruhe der Anwohner Rechnung zu tragen ist auch bei bestehenden Flugplätzen der strengere Grenzwert beim Pegelwert von 45 dB(A) für die Nacht-Schutzzone anzuwenden.

Die im Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgesehene Einführung eines zusätzlichen Einzelschallkriteriums für die Berechnung der Nacht-Schutzzone ist ebenfalls sinnvoll. Die darin vorgesehene Bestimmung von sechs zulässigen Überschreitungen des Wertes von 53 dB(A) innen muss allerdings auch für bestehende Flugplätze gelten. Die Schwelle für Aufwachreaktionen liegt nach aktuellen Forschungsergebnissen des Deutschen Zentrums für Luft- und Raumfahrt DLR bereits bei 33 dB(A) innen. Beim Flughafen Halle/Leipzig wurde die Nacht-Schutzzone auf der Grundlage dieser Erkenntnisse so festgelegt, dass maximal eine Aufwachreaktion durch nächtlichen Fluglärm erfolgen soll. Durch die Kombination eines anspruchsvollen Grenzwertes für den Dauerschallpegel und sechs Überschreitungen eines Maximalpegels ist insgesamt ein angemessener Anspruch der Betroffenen auf Lärmschutzmaßnahmen gewährleistet.

Die im Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgesehene zeitlich verzögerte Anwendung eines um 3 dB(A) niedrigeren Grenzwertes bei neuen und wesentlich baulich erweiterten Flugplätzen für die Nacht-Schutzzonen erst ab dem 1. Januar 2011 ist weder im Interesse des Schutzes der Anwohner vor Fluglärm, noch gibt es lärmschutzfachliche Gründe für diese Regelung. Die nach dem aktuellen Stand der Lärmwirkungsforschung angemessenen Grenzwerte müssen deshalb sofort angewendet werden, gerade um langfristig wirkenden Lärmbelastungen wirksam entgegenzutreten.

Bei der Definition einer wesentlichen Erweiterung eines Flugplatzes sind die Kriterien strenger zu fassen. Die vorgesehene Vergrößerung eines Lärmschutzbereiches um 25 Prozent oder die Erhöhung des äquivalenten Dauerschallpegels um 3 dB(A) würden jeweils erhebliche Verkehrszunahmen bedeuten, die deutlich oberhalb der Signifikanzschwelle liegen. So entspricht eine Zunahme um 3 dB(A) einer Verdopplung des Verkehrs.

Die Pegelwerte L_{den} und L_{night} besitzen gegenüber den im Gesetzentwurf der Bundesregierung enthaltenen äquivalenten Dauerschallpegeln L_{aeq} (Tag und Nacht) den Vorteil, dass sie den europäischen Vorgaben in der EU-Umgebungsrichtlinie entsprechen. Da diese die Verwendung des L_{den} vorschreibt, werden Doppelberechnungen entfallen und dadurch ein Beitrag zur Verwaltungsvereinfachung erreicht. Zudem bilden L_{den} und L_{night} die realen Belastungen der Bevölkerung durch die Aufschläge bei Lärmbelastungen abends und nachts wesentlich besser ab. Beim L_{aeq} hingegen werden die Lärmbelastungen nicht

entsprechend der verschiedenen Tageszeiten gewichtet, eine Differenzierung würde lediglich durch den strengeren Grenzwert nachts erfolgen.

Zu Doppelbuchstabe bb

Eine Frist von zehn Jahren bei der Überprüfung der Grenzwerte ist angesichts des rasanten Fortschritts der wissenschaftlichen Lärmwirkungsforschung zu lang. Deswegen sind fünf statt zehn Jahre angemessen. Zudem sollte die Bundesregierung nicht nur dem Bundestag Bericht erstatten, sondern es müssen vielmehr bei neuen Erkenntnissen auch umgehend die Grenzwerte entsprechend gesetzlich angepasst werden.

Zu Buchstabe b

Folgeänderung zu Nummer 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa, Änderung des Lärmindizes L_{aeq} zu L_{den} und L_{night}.

Durch den neuen Satz 2 wird gewährleistet, dass die jeweils höhere Belastung der verschiedenen Betriebsrichtungen berücksichtigt wird. Die realen Lärmbelastungen können so besser abgebildet werden als mit der im Gesetzentwurf der Bundesregierung gewählten Sigma-Regelung zur Berechnung eines Zuschlags auf die über sechs Monate ermittelten realen Lärmbelastungen.

Durch diese Änderung wird vermieden, dass bei seltener genutzten Betriebsrichtungen die Lärmschutzzonen durch die Nivellierung über sehs Monate hinweg zu gering ausfallen. Denn auch wenn Betriebsrichtungen nur an wenigen Tagen im Monat genutzt werden, können die dann entstehenden Lärmbelastungen erheblich sein, weswegen auch in diesen Fällen Entschädigungs- und Erstattungsansprüche nötig sind.

Durch den neuen Satz 3 wird verhindert, dass diese Regelung auch bei sehr selten genutzten Betriebsrichtungen, also unverhältnismäßig, Anwendung findet.

Zu Buchstabe c

Folgeänderung zu Nummer 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa, Anpassung der Definition einer wesentlichen baulichen Erweiterung und redaktionelle Korrektur.

Zu Buchstabe d Doppelbuchstaben aa und bb

Beseitigung der im Gesetzentwurf vorgesehenen Benachteiligung der Anwohner militärischer Flugplätze, da diese keinen Anspruch auf die Erstattung von Aufwendungen für den Einbau von Belüftungseinrichtungen haben sollen. Es gibt keine wissenschaftlichen Erkenntnisse dafür, dass militärischer Fluglärm bei gleichen Dauerschallpegeln weniger gravierende gesundheitliche Auswirkung auf die Anwohnerinnen und Anwohner von Flugplätzen hat als ziviler Fluglärm. Für die Anwohnerinnen und Anwohner von Flugplätzen ist es vielmehr unerheblich, ob beispielsweise ihre Nachtruhe durch militärischen oder zivilen Fluglärm gestört wird.

Die im Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgesehene Streckung der Entschädigungen und Erstattungen über einen Zeitraum von bis zu 13 Jahren ist den betroffenen Anwohnern nicht zuzumuten, da diese z. T. bereits seit Jahrzehnten auf diese Leistungen warten. Auch ist diese Regelung nicht praktikabel. Dass die Zahlung dieser Leistungen teilweise in jährlichen 1 dB(A)-Schritten erfolgen soll, zieht zudem einen erheblichen Aufwand bei der Erfassung der tatsächlich Betroffenen nach sich. Um die Flughafengesellschaften nicht sofort mit dem ganzen Aufwand und den gesamten finanziellen Aufwendungen für die zu zahlenden Leistungen zu überfordern, ist ein zweistufiges Vorgehen mit einem zeitlichen Abstand von zwei Jahren sowohl sachgerecht als auch praktikabel. Eine

finanzielle Belastung der (zivilen) Flughäfen ist hierdurch nicht zu erwarten, da die Flughäfen diese Kosten an die Passagiere und die gewerblichen Nutzer der Flugplätze weiterreichen können.

Folgeänderungen zu Nummer 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa Dreifachbuchstabe aaa, die dort geänderten Grenzwerte werden angeglichen.

Zu Buchstabe e

Folgeänderung zu Nummer 1 Buchstabe a Doppelbuchstabe aa Dreifachbuchstabe aaa: Änderung des Lärmindizes L_{aeq} zu L_{den} und L_{night}.

Folgeänderung zu Buchstabe b: Streichung der Sigma-Regelung, wurde durch die Bestimmung unter Buchstabe b ersetzt.

Zu Nummer 2

Das Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm regelt lediglich die Festsetzung von Lärmschutzbereichen, die zu Entschädigungs- und Erstattungsansprüchen führen können. Eine Verminderung des tatsächlich entstehenden Fluglärms, also der Lärmemissionen, wird durch das Fluglärmschutzgesetz nicht erreicht. Die im Gesetzentwurf der Bundesregierung vorgesehene Änderung von § 8 Abs. 1 LuftVG wird nicht zu einer Senkung des Fluglärms führen. Dieser kann vielmehr weiter ansteigen, wodurch lediglich ein größerer Betroffenenkreis Anspruch auf Entschädigungs- und Erstattungszahlungen bekäme. Da sich die Anwohner aber nicht ausschließlich bei geschlossenen Fenstern im Inneren ihrer Häuser aufhalten, führt eine Zunahme des entstehenden Fluglärms unbeachtet möglicher Entschädigungszahlungen zu höheren Belastungen der Anwohner. Selbst bei geschlossenen Fenstern sind bei erheblicher Lärmbelastung mehrere nächtliche Aufwachreaktionen möglich.

Deshalb muss die Entstehung des Fluglärms an der Quelle durch aktive Lärmschutzmaßnahmen wie Nachtflugverbote oder -einschränkungen, Lärmkontingente oder lärmabhängige Landeentgelte vermindert werden. Durch diesen Änderungsantrag sollen diesbezügliche Auflagen bei Genehmigungsentscheidungen nach dem Luftverkehrsgesetz zukünftig auf eine klarere gesetzliche Grundlage gestellt werden. Insbesondere dem Schutz der Nachtruhe der Anwohner ist eindeutig Vorrang vor anderen Interessen einzuräumen. Dieser Antrag berücksichtigt dabei die aktuelle Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, das in seinem Urteil vom 26. Mai 2006 zum geplanten Ausbau des Flughafens Berlin-Brandenburg-International in der nächtlichen Kernzeit von 0:00 bis 5:00 Uhr ein absolutes Nachtflugverbot angeordnet und damit den Interessen der Anwohner vor wirtschaftlichen Interessen Vorrang eingeräumt hat. Dieser Antrag dient dazu, den Genehmigungsbehörden für solche Entscheidungen eine eindeutigere rechtliche Grundlage zu geben.

Angesichts einer Vielzahl von bestehenden völligen oder teilweisen Nachtflugverboten (Antwort der Bundesregierung auf eine Kleine Anfrage der Fraktion DIE LINKE., Bundestagsdrucksache 16/2370) steht zudem außer Frage, dass ein wirtschaftlicher Betrieb von Flughäfen durch teilweise oder völlige Nachtflugverbote nicht gefährdet ist.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333